Deutscher Bundestag **Drucksache 16/4388**

16. Wahlperiode 27. 02. 2007

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Herbert Schui, Werner Dreibus, Dr. Barbara Höll, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/4299 –

Staatliche Einflussnahme bei Airbus/EADS

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Zusammenhang mit den jüngsten Finanzierungsschwierigkeiten und Beteiligungsdiskussionen bei Airbus bzw. EADS rückten auch die staatlichen Beteiligungen am Konzern in den Blickpunkt der Öffentlichkeit. Es zeichnet sich ab, dass auf Betreiben der Bundesregierung die von DaimlerChrysler veräußerten Anteile von einem internationalen Bankenkonsortium unter Dominanz deutscher, zum Teil öffentlicher Banken übernommen werden, um eine Balance zwischen dem deutschen und dem französischen Anteil zu gewährleisten. Ein Einfluss der Bundesregierung auf das Geschehen im Konzern kann daher nicht geleugnet werden. Zusätzlich erhielt Airbus/EADS von Beginn an Zuschüsse und Begünstigungen seitens der Bundesrepublik Deutschland; nach Schätzungen des Verkehrsclub Deutschland (VCD) handelt es sich dabei um ein Volumen von 11 bis 13 Mrd. Euro. Dieser Einfluss wird allerdings von der Bundesregierung nicht genutzt, um auf die Konzernstrategie hinsichtlich einer Wendung hin zu mehr Beschäftigung sowie einer Abkehr von der Rüstungsfertigung einzuwirken. Angesichts des geplanten Beschäftigungsabbaus scheint das aber dringend nötig zu sein. Dass staatliche Einflussnahme durchaus möglich ist, zeigt Frankreich mit seiner weitaus interventionistischeren Industriepolitik.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung ihre Einflussmöglichkeiten auf die Geschäftspolitik von Airbus/EADS, und wie begründet sie dies?

2. Wie sieht die Bundesregierung ihren Einfluss auf Airbus/EADS im Vergleich zum französischen Staat?

   Nutzt sie ihren Einfluss zum Erhalt und zur Schaffung von Arbeitsplätzen?

   Wenn ja, wie und in welchem Rahmen möchte sie dies auch zukünftig tun?

   Wenn nein, warum nicht?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technolgie vom 23. Februar 2007 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Denkt die Bundesregierung daran, gemeinsam mit anderen staatlichen Anteilseignern Einfluss zu nehmen auf die Geschäftspolitik hinsichtlich Investitionspolitik, Beschäftigungspolitik, Rüstungskonversion etc.?

   Wenn nein, warum nicht?

   Wenn ja, wie?

Die Geschäftspolitik der EADS wird durch Entscheidungen der entsprechenden Gremien des Unternehmens (Board of Directors und Executive Committee) bestimmt.

Sowohl durch Aufträge der öffentlichen Hand als auch durch Unterstützung in Forschung und Entwicklung leisten die Regierungen aller beteiligten Länder einen Beitrag zur erfolgreichen Entwicklung des Unternehmens.

Die Bundesregierung nutzt die damit gegebenen Einflussmöglichkeiten durch die Gestaltung entsprechender Rahmenbedingungen zur Schaffung von technologisch anspruchsvollen Arbeitsplätzen in Deutschland (wie z. B. bei der A 380 – siehe Antwort zu Frage 13).

Insbesondere bei den anstehenden Entscheidungen im Rahmen der Sanierungs- und Restrukturierungspläne zur Bewältigung der aktuellen Herausforderungen und Sicherung der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit von EADS/Airbus setzt sie sich für eine gleichmäßige und faire Lastenverteilung zwischen allen beteiligten Ländern und Standorten ein. Die Bundesregierung wird gemeinsam mit den betroffenen Landesregierungen darauf achten, dass auch künftig technologisch anspruchsvolle Arbeiten in Entwicklung und Produktion zur langfristigen Absicherung der Standorte in Deutschland durchgeführt und strategische Kompetenzen in Deutschland erhalten und ausgebaut werden.

4. Wieso hegt die Bundesregierung Interesse daran, den deutschen Anteil an den Beteiligungen nicht sinken zu lassen, wie z. B. Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel (FTD, 13. Oktober 2006) und Bundesminister für Wirtschaft und Forschung, Michael Glos (FTD, 13. Oktober 2006) verlauten ließen?

   Worin besteht das Interesse an einer Balance zum französischen Anteil?

Die Gründung von EADS in 2000 beruht maßgeblich auf dem Gleichgewicht der deutsch-französischen Interessen. Insofern hatten beide Seiten zunächst jeweils 30 Prozent der Anteile von EADS, wobei jedoch auf der französischen Seite der Staat direkt mit 15 Prozent Anteile beteiligt ist. Die industrielle Führung liegt jedoch sowohl in Deutschland als auch in Frankreich bei dem jeweiligen industriellen Partner.

Der Erfolg von EADS/Airbus gründet sich auch auf die enge und lange währende Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Frankreich. Beide Regierungen haben die Luftfahrtindustrie unterstützt und politisch begleitet. Im Unternehmen besteht bisher ein gewachsenes Gleichgewicht an Kompetenz und Arbeitsanteilen. Um dies zu erhalten, wurde – nach der Ankündigung von DaimlerChrysler, sich von einem weiteren Anteil an EADS zu trennen – unter Koordination des Bundeskanzleramtes eine Struktur erarbeitet, die die Aktionärsbasis stabilisiert und somit einen Beitrag dazu leistet, die deutschen Interessen an EADS zu sichern.

5. Wie steht die Bundesregierung zu einer Erhöhung der französischen Kapitaleinlage, wie in der Diskussion um die Finanzierung des A 350 aufgetaucht?

   Wie begründet sie ihre Position?

Kapitalmaßnahmen werden durch unternehmerische Entscheidung mit Zustimmung der Anteilseigner getroffen.

Zur Finanzierung der A 350XWB wird auf die Presserklärung der EADS anlässlich des Programmstarts vom 1. Dezember 2006 verwiesen. Der Bundesregierung sind gegenwärtig keine weitergehenden Entscheidungen der EADS zur Finanzierung des A 350 bekannt.

6. Wie genau wird das unter großer Einflussnahme der Bundesregierung zustande gekommene Bankenkonsortium aussehen?

   Im Speziellen: Welche Unternehmen beteiligen sich in welcher Höhe?

   Aus welchen Rechtsgeschäften setzt sich die Konsortiallösung im Einzelnen zusammen (bitte auch auf folgende Aspekte eingehen: Anteilsverkauf, Vereinbarungen über das Stimmrecht im EADS-Konzern, Kursabsicherung, Rückkehr der Anteile zu DaimlerChrysler nach Ablauf gewisser Fristen)?

   Bei wem wird das Kursrisiko liegen?

7. Welche ökonomischen Vorteile wurden nach Wissen der Bundesregierung den am internationalen Bankenkonsortium Beteiligten gewährt, um die ökonomischen Nachteile (Kursrisiko, ggf. Verzicht auf Stimmrecht, ggf. festgelegter Rückkaufzeitpunkt und -partner etc.) der Konstruktion für die Beteiligten auszugleichen?

8. Wurden den ausländischen Investmentbanken Vergünstigungen seitens der Bundesregierung gewährt, um sie zum Einstieg bei EADS zu bewegen?

   Wenn ja, warum und in welcher Form und Höhe?

9. Besitzt die Bundesregierung Kenntnis davon, zu welchem Kurswert das Aktienpaket von DaimlerChrysler verkauft wird?

   Wenn ja, wird es zum tatsächlichen Kurswert verkauft oder zu einem niedrigeren?

Hierzu wird auf die Presseerklärung der Bundesregierung vom 9. Februar 2007 verwiesen.

Weitere Details dieser Transaktion unterliegen der zwischen den Vertragspartnern vereinbarten Geheimhaltungspflicht.

10. Wird die Bundesregierung in Zukunft direkt oder indirekt Beteiligungen an EADS erwerben, und wie begründet die Bundesregierung ihre Antwort?

Aus jetziger Sicht besteht diese Absicht nicht – siehe Antwort zu Frage 5.

11. Welche Art von Subventionen, Beihilfen und Vergünstigungen haben das Airbus Unternehmen, die EADS und die Airbus-Division bzw. einzelne Airbus-Standorte direkt und indirekt in welcher Höhe seit ihrer jeweiligen Gründung von der Bundesebene bekommen?

    Wie viel von der Landesebene (bitte die Angaben soweit vorhanden nach Jahren und nach Art der Unterstützung – Kredite aus ERP-Mitteln, anderweitige zinsgünstige Darlehen, direkte Zuschüsse- auch zu Forschungszwecken- aus dem Bundeshaushalt, Steuervergünstigungen, Exportsubventionen/-bürgschaften etc. – aufschlüsseln)?

12. Welcher Anteil dieser öffentlichen Unterstützungen wurde für welchen Zweck geleistet (Forschungsförderung im zivilen Bereich, Absatzförderung, staatlich geförderte Innovation im Rüstungsbereich etc.)?

13. Welcher Anteil der staatlichen Kredite, die an Airbus bzw. EADS bis heute gewährt wurden, wurde von den Unternehmen bereits zurückgezahlt, und wie hoch war die entsprechende Summe an Rückzahlungen insgesamt?

Fragen im Zusammenhang von Maßnahmen der EU und einzelner Mitgliedstaaten zur Unterstützung von Airbus sind Gegenstand eines laufenden WTO-Panelverfahrens (DS 316). Zur Wahrung der Rechtsposition der EU hält die Bundesregierung eine schriftliche Beantwortung für inopportun, da auch deutsche Standortinteressen beeinträchtigt werden könnten. Es wird darauf verwiesen, dass in dem laufenden WTO-Verfahren Unterstützungsmaßnahmen in Deutschland auch auf der Basis der Beantwortung früherer Anfragen des Deutschen Bundestages angegriffen wurden.

14. Welche öffentlichen Aufträge wurden in welcher Höhe seit dem Jahr 2000 an EADS vergeben?

Seit 1999 bis heute wurden an EADS bzw. Vorgängerunternehmen Aufträge in Höhe von ca. 13,5 Mrd. Euro aus dem Bundeshaushalt vergeben, d. h. eine Größenordnung von durchschnittlich ca. 1,5 Mrd. Euro pro Jahr.

15. Wurden die öffentlichen Unterstützungsmaßnahmen und Aufträge an Bedingungen geknüpft, wenn ja, an welche, wenn nein, weshalb nicht?

Die Bundesregierung verweist hier beispielhaft auf die Entscheidung zur Förderung des A 380-Programms. Hierbei hat die Bundesregierung besonderen Wert auf die Schaffung von zusätzlichen Arbeitsplätzen insbesondere in den neuen Bundesländern gelegt. Dementsprechend wurde Airbus Deutschland im A 380-Darlehensvertrag u. a. verpflichtet, mindestens 500 so genannte Vollzeitarbeitsplatzäquivalente in den neuen Bundesländern bis 2006 zu schaffen und diese bis Ende 2010 zu erhalten. Eine Nichterfüllung dieser Verpflichtung ist pönalisiert. Airbus Deutschland hat diese Verpflichtungen bisher vollständig eingehalten bzw. übererfüllt (siehe auch aktuellen Bericht an den Haushaltsausschuss vom 17. November 2006 – Nr. 107/06 VS-NfD).

Bei Zuwendungen im Rahmen von Forschungsprogrammen besteht entsprechend den einschlägigen Regelungen (Nebenbestimmungen für Zuwendungen auf Kostenbasis an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft für Forschungs- und Entwicklungsvorhaben – NKBF 98) die Verpflichtung, die Forschungs- und Technologiearbeiten in Deutschland durchzuführen und zu verwerten.

Im Übrigen gelten bei öffentlichen Aufträgen die einschlägigen Bestimmungen des Vergaberechts.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333